

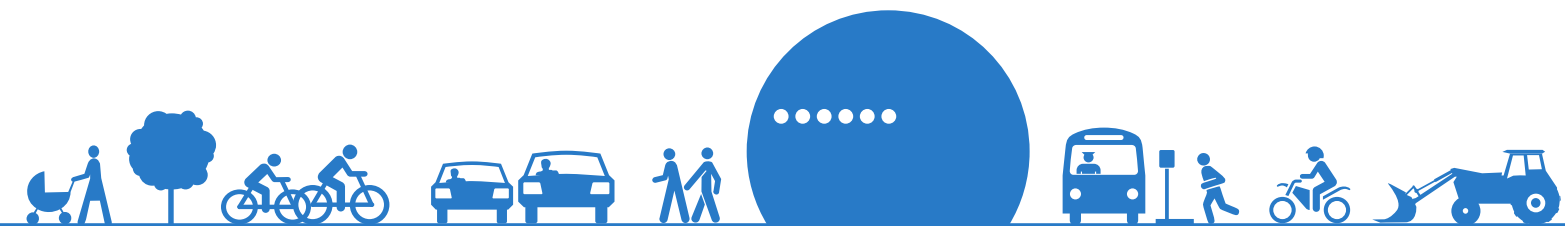


Framkomlighetsstrategi

Parkeringsplan

Mars 2013

– på väg mot ett Stockholm i världsklass
www.stockholm.se/trafikkontoret



Innehåll

1. Inledning	
1	
2. Bakgrund	3
3. Fakta om dagens parkeringssituation	9
4. Åtgärds paket för gatuparkering	
17	

1. Inledning

Stockholm växer. Prognoserna visar att Stockholms stads invånare kommer att vara cirka 25 procent fler år 2030. Regionen växer än mer. Stockholms stad har tagit fram en vision för hur denna tillväxt ska ske på ett sätt som bevarar och utvecklar det bästa som Stockholm har att erbjuda. Trafikkontoret har tagit fram en Framkomlighetsstrategi som beskriver hur stadens gator och vägar behöver planeras för att bidra till den attraktiva staden och främja alla Stockholmares tillgång till den växande stadens utbud av möjligheter.

En tydlig inriktning i Framkomlighetsstrategin är att stadens gator och vägar kommer att behöva transportera fler människor och mer gods på samma yta som i dag. För att uppnå detta måste utvecklingen av de trafikslag som är yt- och transporteffektiva främjas. Användningen av varje kvadratmeter gatuyta måste optimeras för att uppnå målen om ett snyggt, tryggt och attraktivt Stockholm.

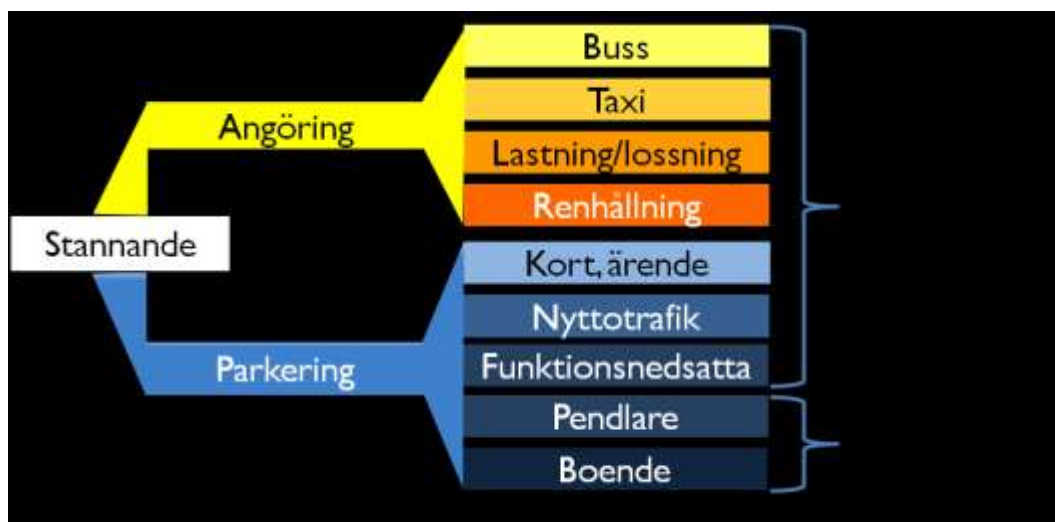
Framkomlighetsstrategin beskriver den nyckelroll som reglering av bilparkering har i att främja ett kapacitetsstarkt och pålitligt trafiksystem, som kan stödja en attraktiv stadsmiljö och minimera trafikens negativa effekter. Då en bil står parkerad i genomsnitt 90-95 procent av tiden har parkering både ett viktigt värde i sig och en potential att styra mot en effektiv användning av hela trafiksystemet.

Gatuparkering utgör endast en del av hela parkeringssystemet och trafikkontoret har för avsikt att, tillsammans med andra berörda instanser, utveckla strategier för till exempel hantering av parkeringstal i nya fastigheter och studera potentialen för s.k. parkeringsköp. Parkering för cyklar blir en viktig del av det vidare arbetet med att främja cykeltrafiken. Även användning av kantsten för lastning och lossning som en del i en effektiv godslogistik kommer att studeras närmare.

Cirka 15 procent av gatuytan i staden används idag för bilparkering. Gatuparkering har en viktig funktion i trafiksystemet men det kan på vissa platser och vid vissa tider komma i konflikt med andra viktiga funktioner, inte minst behovet av att förflytta en ökad mängd människor och gods, men även med andra viktiga funktioner. Det är därför lämpligt att försäkra att vi använder hela gatuutrymmet på ett optimalt sätt.

2. Bakgrund

Parkeringar har tre huvudsakliga funktioner: långtidsförvaring av bilen vid innehavarens bostad; halvlångtidsparkering till exempel vid arbetet; och korttidsparkering under ett visst ärende, till exempel vid en inköpsresa. När gatumark används för lång- eller halvlångtidsparkering vid bostaden eller arbetet kommer den i konflikt med behov av korttidsparkeringar, men även med andra viktiga funktioner med behov av tillgång till kantsten, till exempel angöring med taxi, lastning och lossning av gods, gatuhållning och snöröjning (figur 1).

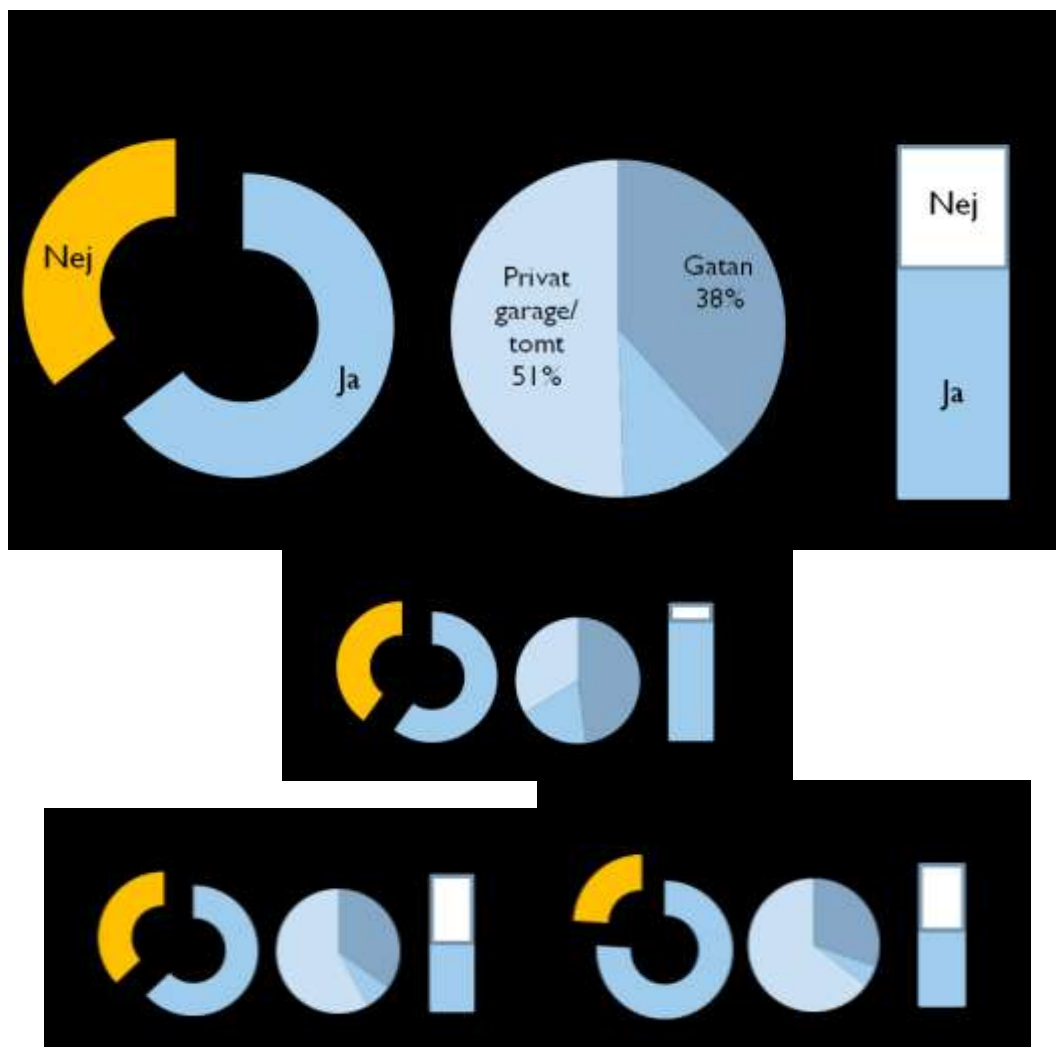


Figur 1: Kantstens konkurrerande funktioner

Gatuparkering står för uppskattningsvis en tredjedel av stadens totala bilparkeringsbestånd och är den del för vilken trafik- och renhållningsnämnden har ansvar. Övriga delar består av:

- privata bilparkeringsplatser inom fastigheter, reserverade för de som bor i eller jobbar i fastigheten
- halvoffentliga bilparkeringsplatser kopplade till en viss funktion, till exempel en butik, köp- eller nöjescentrum
- offentliga men privatägda bilparkeringsplatser (där kommunalägda Stockholm Parkering är en viktig aktör). Här ingår även infartsparkeringar.

Två tredjedelar av hushållen i Stockholm har tillgång till en bil och av dem parkerar ca 38 procent vanligtvis på gatan när de är i bostaden. Hälften parkerar i ett privat garage eller tomt och 11 procent i ett allmänt parkeringsgarage. Cirka 40 procent betalar inte för parkeringen eller har kostnaden inkluderad i hyran eller andra avgifter. Andelen boende i innerstaden som vanligtvis parkerar bilen på gatan när de är i bostaden är cirka 50 procent. Se figur 2.



Figur 2: Stockholmarens tillgång till bil och val av bilparkering vid bostaden. Källa: Stockholmsbussen våren 2011

Mål i Framkomlighetsstrategin med relevans för bilparkering

I Framkomlighetsstrategin finns ett mål för hur bilparkering i sig ska prestera, samt ett antal mål där reglering av parkering kan bidra till måluppfyllelse.

Då parkering är en förutsättning för en effektiv resa med bil (och även med cykel eller motorcykel) sätter strategin ett mål för tillgång till bilparkering – att det ska finnas bilparkeringsplatser var och när de behövs. Måttet för detta är andel lediga platser där 15 procent är satt som mål dagtid, jämfört med dagens 8-12 procent. Detta kan åstadkommas genom tidsreglering samt rätt prissättning. Med 15 procent lediga platser uppnås flera positiva effekter:

- söktrafiken minskar vilket bidrar till bättre framkomlighet och mindre miljöbelastning – internationell erfarenhet visar att mellan 10 och 30 procent av all trafik i en stadskärna letar efter en ledig parkeringsplats
- dubbelparkering minskar vilket ger bättre framkomlighet – behovet av att dubbelparkera för lastning och lossning samt av- och påstigning minskar när det finns fler lediga platser vid kantsten

- gatuutrymmet används mer effektivt – en parkeringsplats kan användas av flera fordon med ärenden under dagen i stället för att ockuperas av ett fordon hela dagen, med positiva effekter för det lokala näringslivet (notera dock att de flesta kunder till butiker längs huvudgator i Stockholms innerstad inte kommer med bil).

Flera mål bygger på en omfördelning av gatuutrymme för att prioritera den rörliga trafiken – framförallt med färdmedel som kan transportera många människor per kvadratmeter – över stillastående trafik. Detta påverkar var och när parkerade bilar kan tillåtas ta plats på gatan.

Det finns mål för näringslivets nöjdhet med trafiksystemet, där bl.a. tillgång till kantstensutrymme för lastning och lossning är viktigt. Som ett kraftfullt styrmedel har reglering av parkering potential att styra trafiken för att bidra till mål om minskad miljöpåverkan från trafiken.

Även andra viktiga funktioner har behov av en bättre tillgång till kantsten, bl.a. taxi och transporter för personer med funktionsnedsättning.

Verktyg för reglering av bilparkering på gatan

Staden har i princip tre sätt att reglera parkering på gatumark som kan användas var för sig eller i kombination: parkeringsförbud, reglering av hur länge ett fordon får stå parkerat samt avgift för att stå parkerad. Hur kommuner får föreskriva om parkeringsförbud regleras i Trafikförordningen (1198:1276) medan möjligheten att ta ut avgifter regleras i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m. Regleringen kan ske för att främja trafiksäkerheten eller framkomligheten. Syftet med att ta ut en avgift ska vara ”att ordna trafiken”. Avgifter och tidsreglering bidrar även till att uppnå en omsättning på bilparkeringsplatser, och leder till en högre närbarhet till parkeringsmöjligheter och andra kantstensfunktioner.

Tabell 1: Dagens verktyg för reglering av parkering

	Gäller	Kostar	syfte
Grön biljett *	Dygnet runt	41 kr/t Max 1 t	Uppnä 15 % målet i de allra mest attraktiva områdena
Citytaxa/Röd biljett	Dagtid må-lö **	26 kr/t	Uppnä 15 % målet i attraktiva områden
	Övrig tid	15 kr/t	Öka framkomlighet för stombussar och annan trafik
Malmtaxa/Blå biljett	Dagtid måndag-fredag	15 kr/t	Uppnä 15 % målet i lugnare områden Öka framkomligheten lokalt
Tidsreglering	Varierar	-	Uppnä 15 % målet i attraktiva delar av lugnare områden (med blå biljett eller utan avgifter)
Boendedispens	I rätt boendeområde med röd eller blå biljett	60 kr/dag 800 kr/m	Ge möjlighet till parkering för de som saknar alternativ. Ge incitament att lämna bilen hemma dagtid och åka på annat sätt.
Parkeringsförbud	Varierar	-	Öka framkomlighet för stombussar och annan trafik utan att förhindra nödvändig lastning/lossning.
Stoppförbud	Varierar	-	Öka framkomligheten för stombussar och annan trafik.

**Taxebenämning saknas för grön biljett*

*** 09-17 (09-16)*

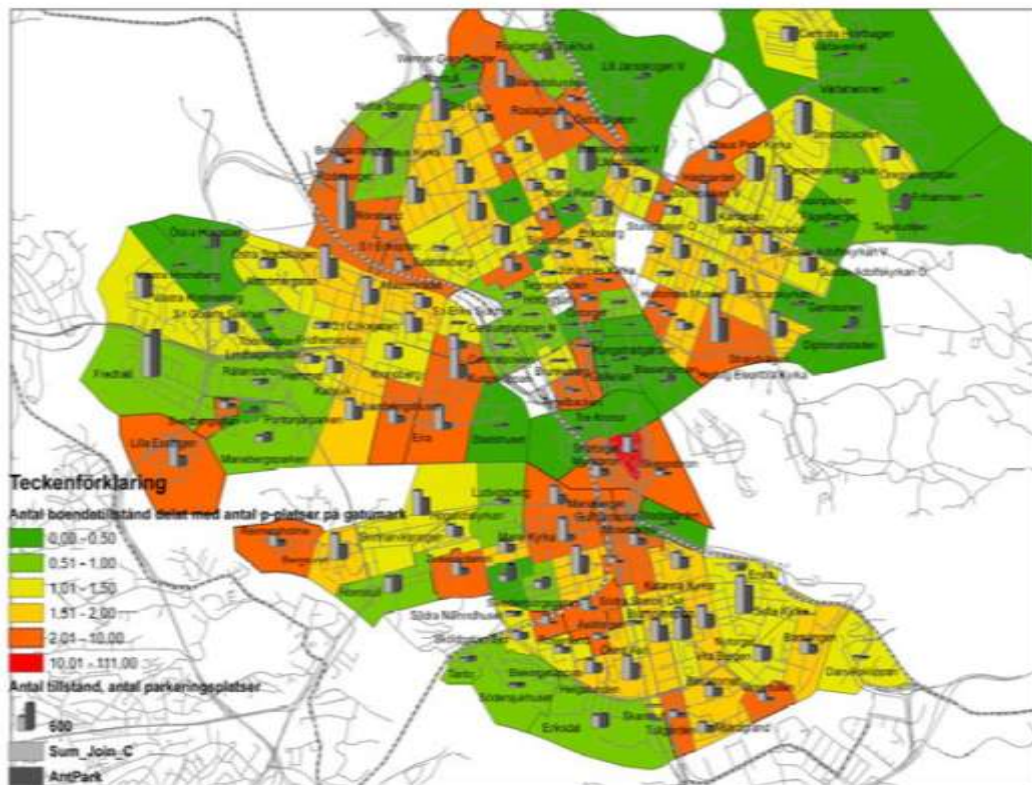
I Stockholm idag finns tre olika taxenivåer för bilparkering på gatan:

- Grön biljett ska användas för de allra mest attraktiva platserna där en hög omsättning av parkeringsplatser är önskvärt ur framkomlighets- och/eller funktionssynpunkt, dygnet runt alla dagar. Grön biljett som idag gäller för ett mindre antal platser i närheten av Centralstationen, kostar 41 kronor per timme, dygnet runt. Tillåten uppställningstid är max en timme.
- Citytaxa/Röd biljett ska användas för platser där efterfrågan är hög och där en hög omsättning är önskvärt ur framkomlighets- och funktionssynpunkt, främst under dagtid men även i viss mån kvälls- och nattetid. Röd biljett gäller idag för delar av City och kostar 26 kronor per timme 09-17 på vardagar utom dag före sön- o helgdag samt dag före sön- o helgdag 09-16. Övrig tid 15 kronor per timme.
- Malmtaxa/Blå biljett kan användas för platser där efterfrågan är hög men en hög omsättning är mindre viktig då det finns få eller inga funktioner med hög attraktionskraft för bilresor. Malmtaxa används i dag i största delen av innerstaden (utanför City) samt i Hammarby Sjöstad, och kostar 15 kronor per timme vardagar utom dag före sön- o helgdag 09-17.

Det finns även ett mindre antal högattraktiva platser i ytterstaden, främst i förortscentra, där avgifter tas ut eller p-skiva används för att reglera parkeringstiden. Avgiftsnivåer och -tider varierar från plats till plats.

Boendeparkering

Boende i ett område med avgiftsbelagd bilparkering på gatan kan ansöka om en dispens som ger möjlighet att parkera bilen för en längre tid än som annars är tillåten och till ett lägre pris. Varken boendedispens eller månadsabonnemang ger en garanterad parkeringsplats och det finns fler utfärdade dispenser än parkeringsplatser. Figur 3 visar att det finns fler boendedispenser än parkeringsplatser i många delar av innerstaden.

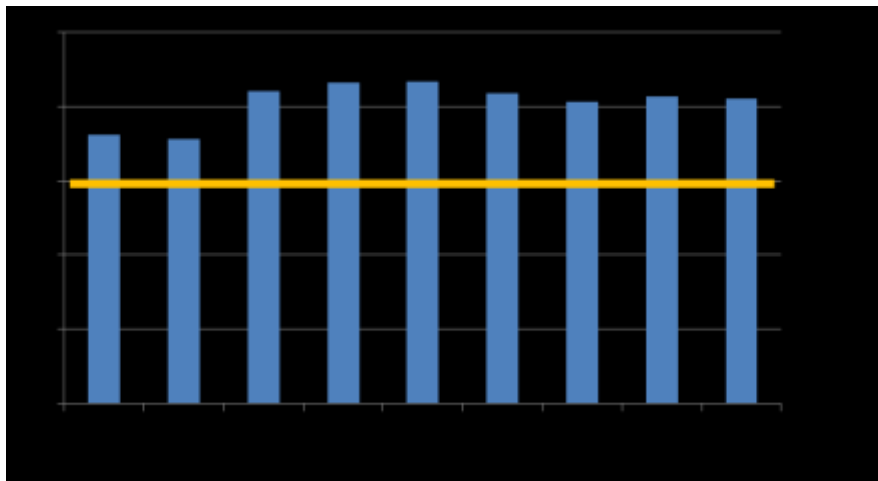


Figur 3: Antal utfärdade boendeparkeringstillstånd per bilparkeringsplats på gatan, innerstaden

Boendedispenen syftar till att minska bilåkandet genom möjligheten att lämna bilen vid bostaden till ett reducerat pris och istället åka med kollektivtrafik, cykla eller gå. Boendedispenen är i grunden en exceptionell åtgärd för dem som inte har möjlighet att ordna parkering inom fastigheten där de bor eller på annan plats än på gatumark. Den allmänna gatumarken ska inte primärt användas som långtidsförvaring för individers privata bilar och kommer aldrig att kunna räcka till alla de som skulle vilja ha tillgång till subventionerad parkering. Det är därför önskvärt att skillnaden mellan månadskostnaden att parkera på gatan och att parkera i garage minskar.

3. Fakta om dagens parkeringssituation

Två gånger per år genomförs en parkeringsundersökning i Stockholm avseende gatumarksparkering. Parkeringsundersökningen baseras på ögonblicksbilder av rätt- och feluppställda fordon under dagtid, på ett område av 450 slumpmässigt utvalda kvarter i innerstaden. Undersökningen från hösten 2011 visar att belägningsgraden dagtid på avgiftsbelagd parkering i genomsnitt var ca 90 procent. Sedan undersökningen startade i sin nuvarande utformning år 2007 har belägningsgraden varierat mellan 88 och 92 procent, se figur 4.

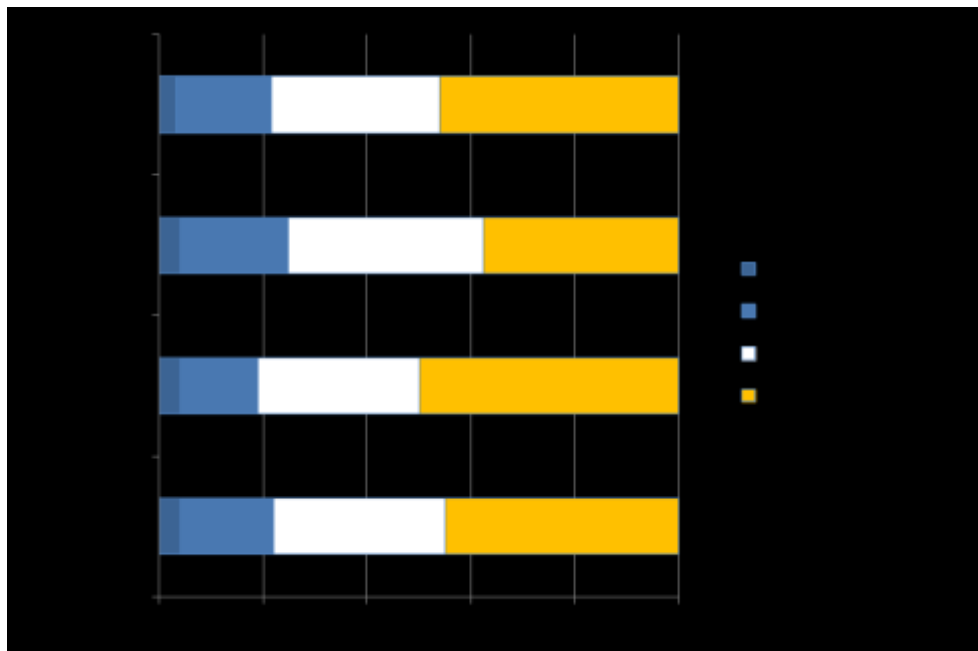


Figur 4: Belägningsgrad för parkeringsplatser på gatumark i innerstaden, dagtid 2007-2011. Källa Trafikkontorets verksamhetsuppföljningar 2007-2011.

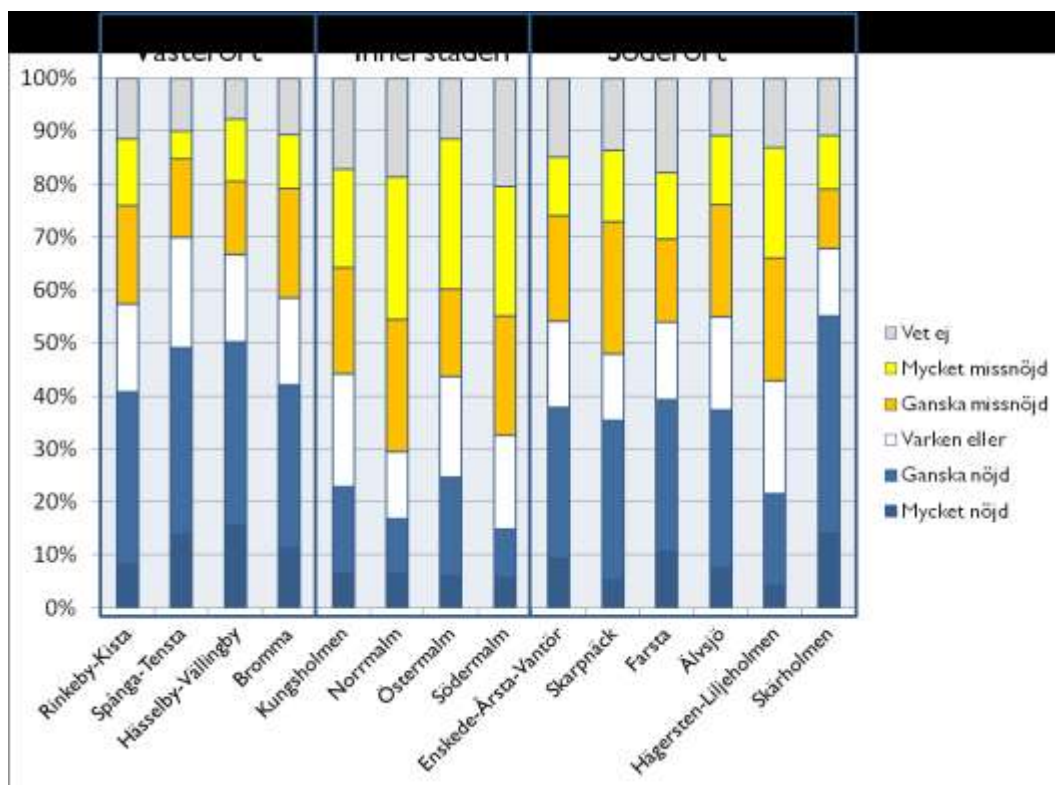
Vinter 2011-12 har kontoret genomfört motsvarande undersökning för parkering nattetid. Den visar att belägningsgraden i delar av innerstaden är ännu högre nattetid. Det finns idag ingen konsekvent undersökning av belägningsgrad i ytterstaden.

Attitydundersökningar om dagens parkeringssituation

I en undersökning 2007 fick ett urval Stockholmare i hela staden ta ställning till påståendet "parkeringsmöjligheterna på stadens gator är tillfredsställande" (figur 5). Då svarade mellan 40 och 50 procent att de inte instämde. Noterbart är att ca 30 procent anser att frågan inte var aktuell, dvs. de har ingen bil eller har inget behov av att parkera på gatan.



Figur 5: Parkeringsmöjligheter i stadens gator är tillfredställande. Boende i Stockholm. Källa: Stockholmsbussen USK 2007

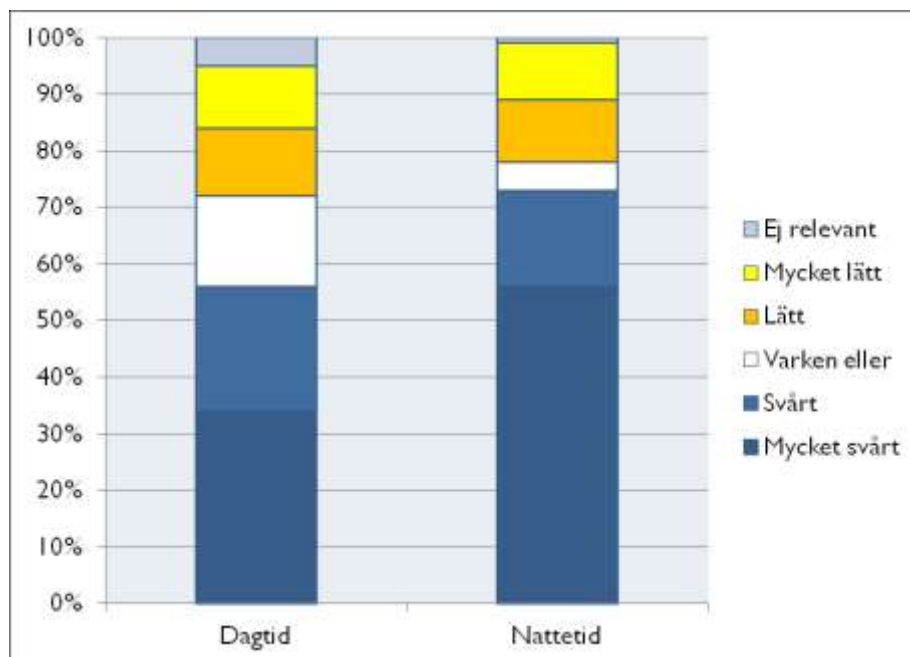


Figur 6: Hur nöjd/missnöjd är du med tillgången till parkering i din stadsdel? Miljöenkäten, Miljöförvaltningen 2010.

En liknande fråga ställdes i Miljöenkäten hösten 2010. Då gällde frågan all parkering (dvs. inte bara gatuparkering) och gällde en mer lokal uppfattning "Hur nöjd/missnöjd är du med tillgången till parkering i din stadsdel?" (figur 6). Här är bilden mer varierad, med många områden i ytterstaden där en majoritet är

nöjda. Missnöjet är högst i innerstaden, men även i den snabbt växande stadsdelen Hägersten-Liljeholmen.

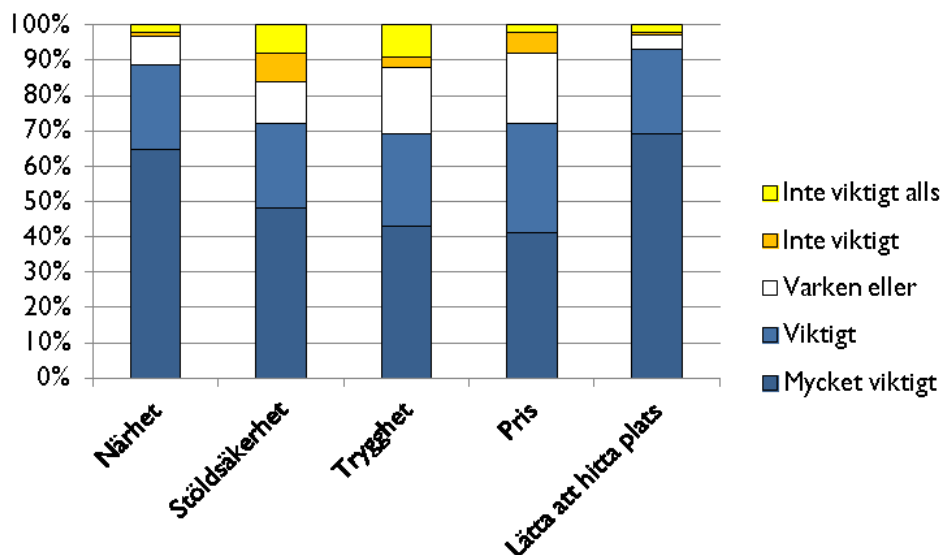
Som ett led i arbetet med denna åtgärdsplan har kontoret låtit göra en särskild undersökning bland boende i innerstaden som har boendeparkeringsdispens. Undersökningen frågade om de svarandes upplevda svårighet att hitta parkering på gatan (figur 7). Här syns det tydligt att medan mer än 50 procent upplever det svårt eller mycket svårt att hitta parkering dagtid upplever mer än 70 procent problem nattetid.



Figur 7: Upplevd möjlighet att hitta bilparkering på gatan i innerstaden, de med boendedispens. Källa, Trafikkontoret 2011.

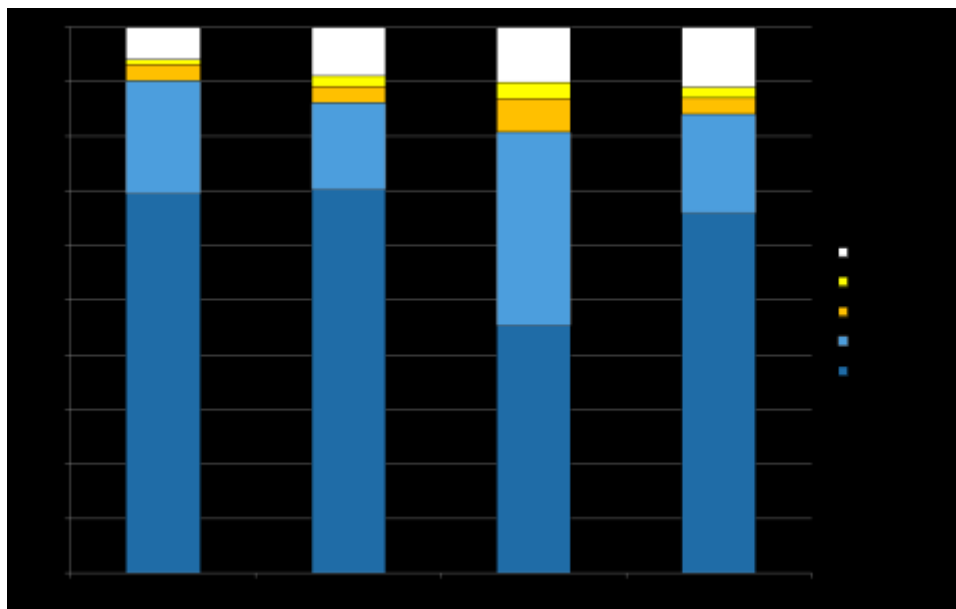
Det finns därför all anledning att se över parkeringsregleringen – i synnerhet i innerstaden, och då särskilt kvälls-/nattetid – för att förbättra förutsättningarna både för de boende och för besökare.

I undersökningen bland de med boendeparkeringsdispens har det även ställts frågor om vilka parametrar som är viktigast i val av parkeringsplats (figur 8). Observera att dessa endast gäller de som har boendedispens – merparten av de som redan väljer att parkera i garage finns inte med. Allra viktigast är att det är lätt att hitta plats och att den platsen är nära bostaden, med cirka 90 procent som säger att dessa faktorer är viktiga eller mycket viktiga. Pris, stödsäkerhet och trygghet är också prioriterat av många, men inte i samma grad eller utsträckning. När en liknande fråga har ställts till boende i hela staden är resultaten ungefär lika (figur 9). Pris är alltså inte oviktigt i val av parkering, men andra faktorer anses vara viktigare.



Figur 8: Olika parametrars betydelse för val av bilparkering vid bostaden, dagtid. Innerstadsbor med boendedispens. Källa, Trafikkontoret 2011.

Kontoret har även låtit intervju ett antal viktiga intresseorganisationer som är aktiva i trafik- och näringslivsfrågor i Stockholm, inklusive Handelskammaren, Nyttotrafikkommittén, City i Samverkan, Taxiförbundet, NTF, Cykelfrämjandet, representanter för bussbranschen, Polismyndigheten och kontorets Råd för funktionshinderfrågor. Intervjuerna visar att det råder en samstämmighet kring att framkomligheten måste prioriteras på huvudgatorna. För att åstadkomma detta bör den parkering som sker på dessa gator i större utsträckning istället ske i parkeringshus och på infartsparkeringar.



Figur 9: Olika parametrars betydelse för val av bilparkering vid bostaden, boende i hela staden. Källa, Stockholmsbussen våren 2011.

Förutom framkomligheten är möjlighet till angöring prioriterad och reglering som prioriterar detta önskas. Exempel på sådan reglering är på- och avstigningsplatser

för buss och taxi samt lastplatser, men även korttidsparkering för kunder. De intervjuade upplever stora problem med felparkerade bilar som hindrar nyttotrafiken och kollektivtrafiken.

Särskilt vintertid upplevs problem med parkerade bilar även i ytterstaden. På vissa gator där nyttotrafiken och bussarna normalt kan passera trots parkerade bilar på båda sidor gör snön vintertid att bilarna står längre ut i gatan och gör passagen för smal.

För att flytta över parkeringen från gatan till parkeringshus föreslår flera av de intervjuade höjda avgifter på gatan och sänkta avgifter i parkeringshusen. Detta tror de måste kombineras med bättre vägvisning och information om p-husen samt förstärkt parkeringsövervakning.

Förutom att flytta över parkeringen av bilar till parkeringshus tar flera aktörer upp vikten av att minska biltrafiken totalt sett i innerstaden. För att åstadkomma detta tror man att infartsparkeringar kan vara en lösning men även tuffare reglering i ytterstaden nämns, liksom att underlätta resandet med kollektivtrafiken.

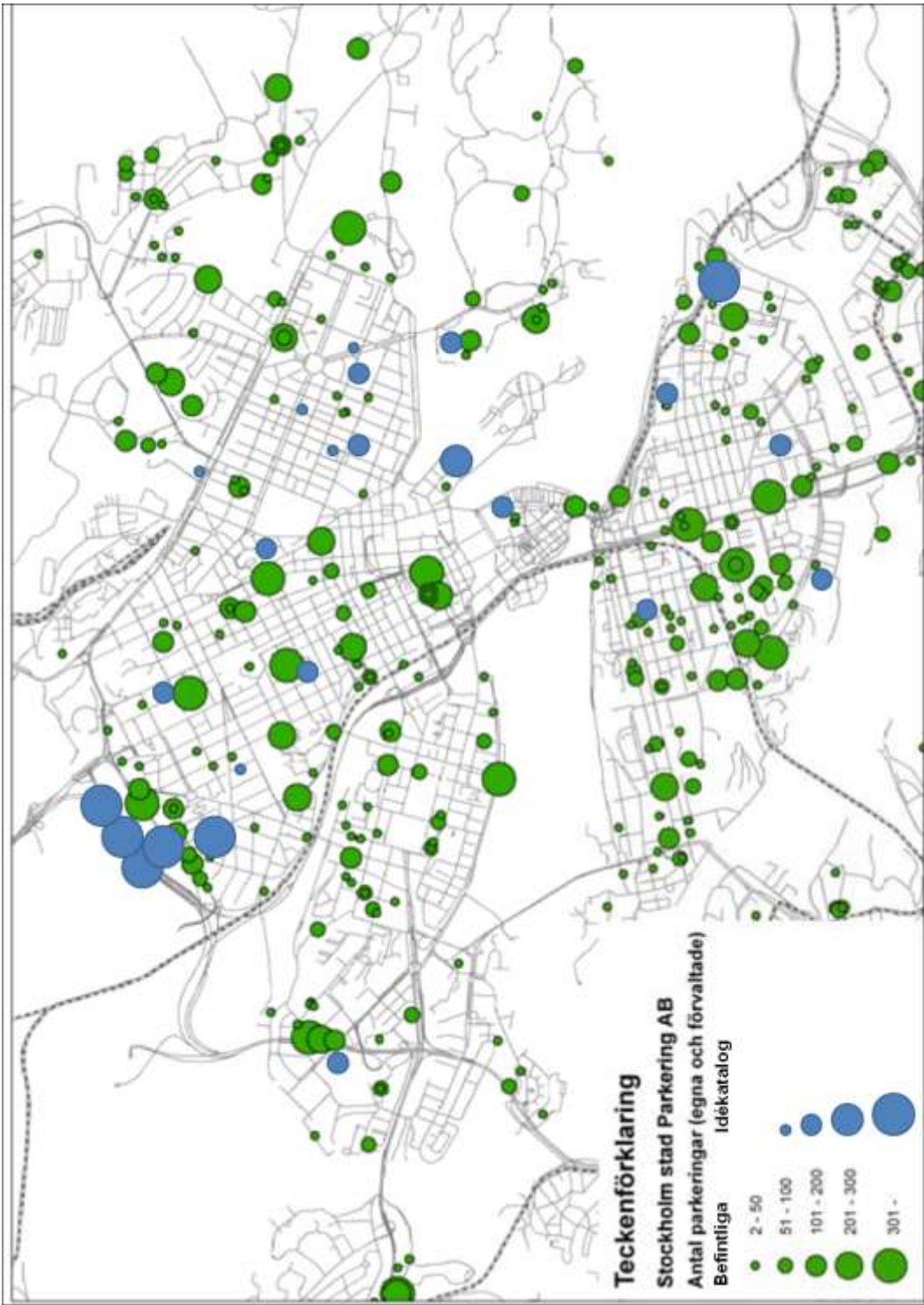
Alternativ till gatuparkering i innerstaden

Av de knappt två-tredjedelar av hushållen i innerstaden som har bil, är det cirka hälften som parkerar bilen på gatan när de är hemma (se sidan 4). En tredjedel parkerar i ett privat garage eller tomt och resten, cirka 20 procent, parkerar i ett allmänt garage.

Medan många äldre hus i innerstaden byggts i en tid då garage för privatbilar knappt behövdes, har flera andra egna garage som inte längre används som garage. Trafikkontoret har låtit göra en inventering av sådana lokaler i en del av Södermalm (ca 7x7 kvarter mellan Ringvägen, Renstiernasgata, Folkungagatan och Grindsgatan/Swedenborgsgatan) som har identifierat minst 6 och troligen 21 f.d. garageutrymmen. I de 3 lokaler där ritningar har kunnat tas fram finns utrymme för 100 bilar. Många av dessa lokaler har istället blivit exempelvis bilverkstäder, lagerutrymmen eller butiker. När det är billigare för boende att välja att parkera på gatan finns det alltså en risk att fastighetsägarna hittar en mer lönsam användning av garageutrymmena.

Stockholm Parkering, ett bolag ägt av Stockholms stad, disponerar i innerstaden 70 parkeringsanläggningar där boende kan hyra garageplats. Dessa är bolagets egna eller ägs av andra fastighetsägare. Stockholm Parkering förvaltar dessutom parkeringsplatser åt andra fastighetsägare. Bolaget har en idékatalog med förslag till ytterligare 25 potentiella garage i innerstaden som skulle rymma 4 900 – 5 700 nya parkeringsplatser till en kostnad på ca 2,5 miljarder kronor, dvs. mer än 400 000 kronor per parkeringsplats. Bilden visar de befintliga anläggningar som Stockholm Parkering förvaltar, samt de möjliga framtida anläggningarna i idékatalogen. Utöver dessa finns även allmänna parkeringsgarage som byggs och förvaltas av kommersiella parkeringsbolag.

Även på lång sikt kommer det alltså att vara möjligt att fortsätta ha bil för innerstadsborna. Däremot behöver sannolikt balansen mellan andelen parkering på gata och i garage ändras för att trygga en god framkomlighet.



4. Förslag till åtgärdspaket för gatuparkering

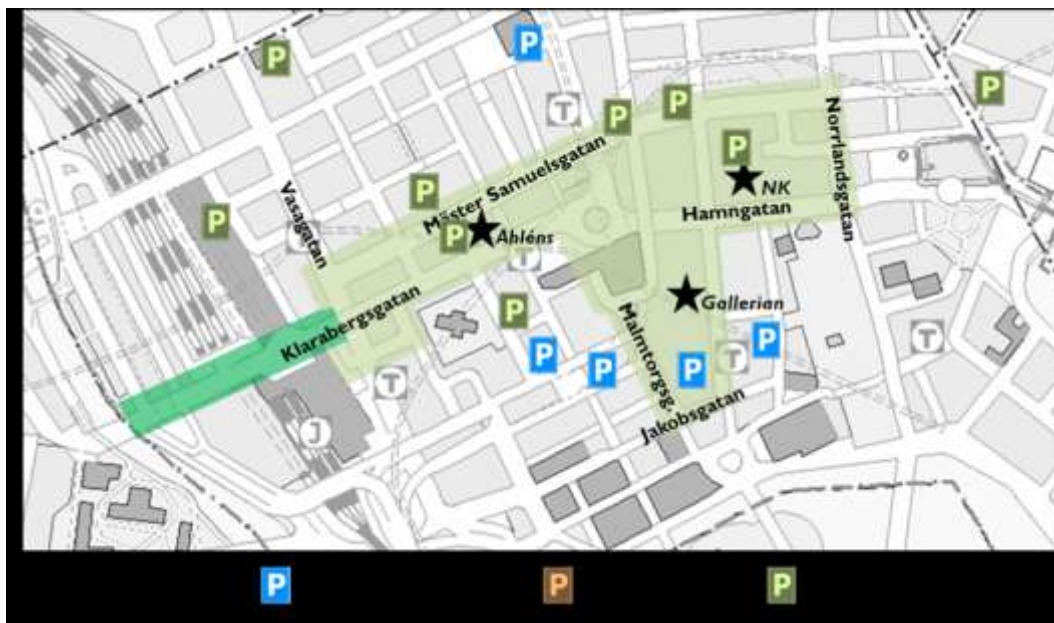
Utifrån de mål som fastställs i Framkomlighetsstrategin, som i sig grundas på det snabbt växande och utvecklade Stockholm, föreslår kontoret följande ändringar av reglering av bilparkering på gatan i innerstaden:

- A. en utökning av zonen för grön biljett i citykärnan
- B. en utökning av zonen för Citytaxa, röd biljett, i city
- C. utökad användning av Citytaxa, röd biljett, på gator där framkomlighet och nåbarhet ska prioriteras
- D. en skärpning av vissa regler för boendeparkering.

Paketet innehåller även förslag till att ta fram underlag som beaktar parkeringsfrågan för staden som helhet samt en diskussion kring utveckling av nya betalsystem.

Åtgärd A: Utöka området för Grön biljett

Området som omfattas av grön biljett utvidgas för att täcka fler gator där parkeringsplatser är mycket attraktiva dygnet runt och där en bättre omsättning av parkeringsplatser skulle främja både framkomligheten och det lokala näringslivet.



Åtgärd A: Förslag till utökat område för taxa. Grön = dagens område, ljusgrön = förslag till utökning

Innebörd:

- Idag gäller grön biljett på ca 65 platser kring Centralstationen. Förslaget gäller ytterligare ca 150 platser i Citykärnan som idag har citytaxa.

- Ca 90 platser med möjlighet till boendeparkering blir endast för besökare. Undersökningar visar att platserna används av cirka 10-20 lokala boende nattetid. Dagtid används fler av platserna av boende i andra delar av Norrmalm och Vasastaden.

Förväntad effekt:

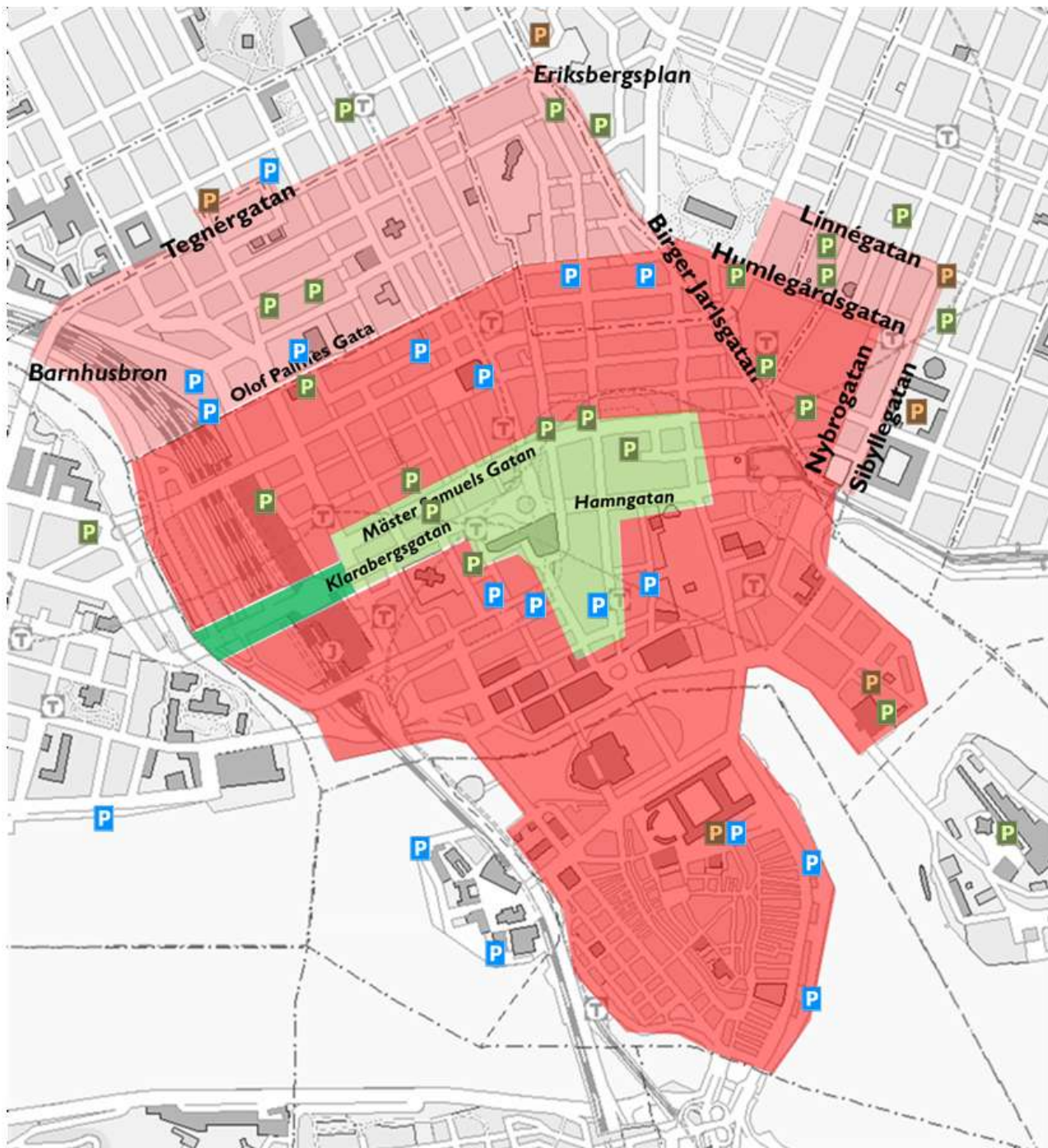
Förslaget gäller högattraktiva platser i Citykärnan. Med en högre taxa och tidsbegränsning förväntas omsättningen öka dygnet runt vilket ger bättre närhet för butikskunder, leveranser, taxi och personer med funktionsnedsättning. Söktrafik och dubbelparkering minskar. Området är mycket välförsett med garageplatser för besökare. Mycket få boende bedöms påverkas.

Åtgärd B: Utöka området för citytaxa i city samt återinföra boendeparkeringsområde City.

Citytaxa används i större utsträckning för de platser där parkeringsplatser är mycket attraktiva främst dagtid, där efterfrågan är hög även kvälls- och nattetid och där en högre omsättning av parkering skulle främja framkomligheten och/eller det lokala näringslivet. Avgift tas ut dygnet runt, med en lägre avgift nattetid. En utökad Cityzon skulle bättre motsvara det område som definieras som City i Översiktsplanen.

Innebörd:

- Idag gäller citytaxa på ca 800 platser i City. Förslaget gäller ytterligare ca 500 platser som idag har malmtaxa (ca 150 platser föreslås få citytaxa)
- City (delen väster om och inklusive Birger Jarlsgatan samt söder om och inklusive Tegnérgatan) blir en egen zon för boendeparkering (idag ingår City i område Vasastaden)
- Gatorna inventeras. Vissa parkeringsplatser kan tas bort för att öka framkomligheten, vissa boendeplatser görs om till besöksplatser för att öka närheten (principer för genomgången beskrivs i tabell 2)



Allmän parkering på fastighetsmark: **P** Stockholm Parkering **P** SP Idékatalog **P** Annat bolag (axplock)

Åtgärd B: Förslag till utökat område för citytaxa. Röd = dagens område för citytaxa, ljusröd = förslag till utökning

Förväntad effekt:

Framkomligheten för stombussarna på Kungsgatan och Birger Jarlsgatan främjas, särskilt i högrafikperioden. Närbarheten till kantsten ökar, söktrafik och dubbelparkering minskar. Området är välförsett med parkeringsplatser för besökare och det finns lediga garageplatser. En egen boendezon hindrar boende i Vasastaden från att parkera med stöd av sin boendedispens, till lägre taxa, i City.

Tabell 2: Principer för genomgång av gator med citytaxa (åtgärd B och C):

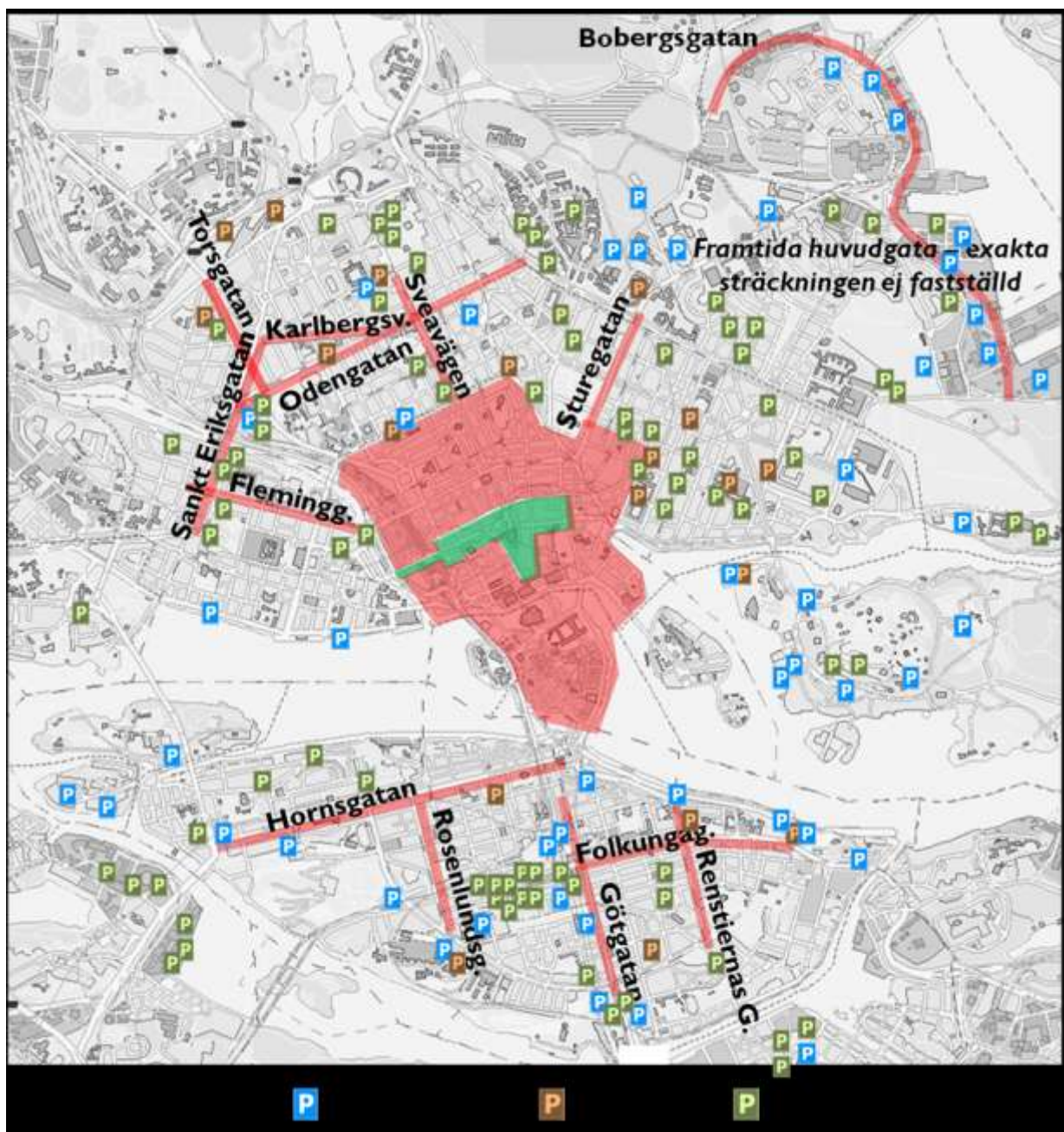
Om sträckan idag har:	Förslag till ny reglering:
Parkeringsförbud, men uppställning påverka framkomlighet	Stoppförbud
Parkeringsplatser som kan påverka framkomlighet	Parkeringsförbud
Flera attraktiva verksamheter där närbarheten är viktig	Endast besöksparkering (möjlighet till boendeparkering tas bort) Korttidsparkering Lastplatser

Åtgärd C: Införa citytaxa på gator där framkomlighet och/eller närbarhet prioriteras

Åtgärden gäller de delar av det primära vägnätet i innerstaden som har en låg framkomlighet för stombusstrafiken eller för den allmänna trafiken eller har ett stort inslag av lokalt näringsliv. I samband med införandet av citytaxa på dessa gator ska hela regleringen av parkering samt av lastning och lossning undersökas för att såväl optimera gatornas förflyttningskapacitet som parkeringens funktionalitet och tydlighet i syfte att nå målet om 15 procent lediga platser.

Innebörd:

- Förslaget gäller ytterligare ca 1 000 platser som idag har malmtaxa
- Gatorna inventeras enligt principerna på sidan 6. Vissa parkeringsplatser kan behöva tas bort för att öka framkomligheten, vissa boendeplatser görs om till besöksplatser för att öka närbarheten



Åtgärd C: Preliminärt förslag till gator där citytaxa ska gälla – ytterligare sträckor kan tillkomma efter genomgång

Förväntad effekt:

Framkomligheten för framförallt stombussarna främjas. Närbarhet för butikskunder, leveranser, taxi och personer med funktionsnedsättning gynnas i högattraktiva områden. Utbudet av lediga garageplatser varierar – det är något bättre på Södermalm och Kungsholmen, och något sämre i Vasastaden och Östermalm.

Åtgärd D: Skärpta regler för boendeparkeringsdispens

Boendeparkeringsdispensen ska – som nämnts ovan – utgöra en möjlighet att parkera bilen för dem som inte har tillgång till andra alternativ. Det är inte menat som förstahandsval för förvaring av de boendes bilar. Med denna bakgrund anser kontoret att det är lämpligt att skärpa vissa regler som idag gäller för att få boendeparkeringsdispens i syfte att förbättra tillgång till parkering för just de som inte har tillgång till ett alternativ.

- a) För att få dispens för boendeparkering ska i princip tre kriterier uppfyllas – man ska vara folkbokförd i området, ha körkort samt äga bilen som man sökt dispens för. Undantag finns bl.a. för lånebil. Idag kan en bil lånas av en släkting eller en bekant som inte bor i boendeparkeringsområdet under en längre tidsperiod, vid inlämnande av intyg kan detta pågå i flera år i sträck. Kontoret vill begränsa denna möjlighet till ett lånetillfälle per person och kalenderår. Låneperioden ska vara minst 30 dagar och får maximalt uppgå till 90 dagar under ett kalenderår.
- b) Periodbetalningar är idag möjliga månadsvis, kvartalsvis samt årsvis. Kvartals- och årsvis betalning ger många gånger upphov till problem för kunden och för administration, t.ex. när abonnemanget ska sägas upp eller när ett uppehåll behövs p.g.a. semester. Det leder även till att många köper års- eller kvartalsabonnemang strax inför en avgiftshöjning vilket leder till att syftet med höjningen – att öka tillgången till platser för de som inte har ett alternativ – dröjer eller uteblir. Kontoret föreslår att kvartals- och årsabonnemang tas bort och ersätts med löpande månadsabonnemang för de som idag betalar årsvis eller kvartalsvis.

Förväntad effekt:

Reglerna är idag generösa och öppnar för möjligheten till fusk. Boendeparkering är en exceptionell åtgärd för de som inte har någon annan möjlighet att ordna bilförvaring. Skärpta regler betyder fler parkeringsplatser för de som inte har något alternativ.

Kvartals-, halvårs- och årsabonnemang är svårhanterliga och leder till många krångliga uppehåll (för semester osv.). Det är även många som köper längre abonnemang inför avgiftshöjningar vilket betyder att effekten av en höjning dröjer eller uteblir. Längre abonnemang ger ingen rabatt (dvs. årsabonnemang = 12x månadsabonnemang så kostnaden förblir detsamma). Månadsabonnemang löper kontinuerligt fram tills det sägs upp eller uppehåll begärs.

Parkering för staden som helhet

Parkeringsfrågan i ytterstaden är mer komplex än innerstadens då dess bebyggelse är mer varierad. Kunskapen om parkeringssituationen i ytterstaden är idag begränsad och det är inte säkert att de regleringsverktyg som används i innerstaden är lämpliga. Därför föreslår kontoret att få i uppdrag att tillsammans med stadsbyggnads- och exploateringskontoret ta fram ett underlag som beaktar parkeringsfrågan för staden som helhet idag och framöver. Bland annat bör strategier för infartsparkering, parkeringsköp och relationen mellan inner- och ytterstadens taxor studeras närmare.

Inom ramen för detta helhetsarbete föreslås inledningsvis att de tre i remissplanen utpekade ytterstadsområdena (Gullmarsplan-Globen, Hägersten-Liljeholmen och Järva) studeras i mer detalj. Dagens parkeringssituation bör utredas i ett större sammanhang och om behov av åtgärder identifieras bör dessa vara tydligt anpassade för områdenas förutsättningar både kort- och långsiktigt.

Järva

När Järva byggdes sattes parkeringstalet i linje med principen att all parkering skulle ske på tomtmark. En reglering av parkeringen är åter aktuell i området då framkomligheten på gatorna försämrats när parkeringsförbudet togs bort år 2009 på gator i Rinkeby och Tensta. Garage har tömts på bilar av ägare som hellre parkerar gratis på gatan, med konsekvenser för husens ekonomi. Det förekommer även problem med långtidsuppställning på gatan kopplad till verksamheter som sysslar med försäljning eller reparation av fordon. Polis, brandförsvaret och fastighetsägare i Järva har vid flera tillfällen pekat på problem som den fria parkeringen medfört i området, bland annat i en skrivelse till kontoret. På grund av områdets problematik som beskrivits ovan avser kontoret därför att åter införa parkeringsförbud i området, med början på de gator som brandförsvaret utpekat som besvärliga att ta sig fram på. De parkeringsplatser som finns på gatumark behålls som tidigare.

Gullmarsplan/Globen

Den kommande Söderstaden kommer att länka Globenområdet med Gullmarsplan/Nynäsvägen och knyta samman Södermalm med de södra närförorterna. Etableringar för bostäder, kontor, handel, service och nöjen planeras, vilket ställer höga krav på ett effektivt transportsystem redan när Tele2Arenan öppnas i juli 2013. För att de boendeområden närmast Globen inte ska drabbas av parkeringstryck finns utpekade platser där endast boende idag får parkera. För att säkra framkomligheten i området på kort och lång sikt bör parkeringsåtgärder utredas med start under första hälften av 2013.

Hägersten/Liljeholmen

En attitydundersökning i staden från 2010 visar att de boende i stadsdelen Hägersten-Liljeholmen är missnöjda med parkeringssituationen. De upplevda problemen har uppmärksamats även i dialog med stadsdelsförvaltningen och i

medborgarärenden. Stadsdelen innehåller en varierad bebyggelse som väl representerar många av ytterstadens olika stadsmiljöer, och som visar exempel på flera av de frågor som bör undersökas i en fördjupad parkeringsutredning. Det finns till exempel:

- exploateringsområden med en täthet som liknar innerstadens (Liljeholmen-Årstadal, Telefonplan)
- äldre förorter som ska förtätas och där bland annat ett ökat parkeringstryck är en farhåga bland invånarna (Midsommarkransen, Aspudden)
- områden med flerfamiljshus (Bredäng) och småhus/villaområden (Mälarhöjden) där informell infartsparkering förekommer.

Dessutom kan alla områden komma att påverkas av så kallad utfartsparkering.

Parkeringssituationen i och kring Liljeholmstorget specifikt har även uppmärksamats i skrivelser och medborgarärenden. Kontoret har inlett ett arbete för att få en samlad och nyanserad bild av problematiken som kan, om det visar sig lämpligt resultera i framtida åtgärder.

Utveckling av betalsystem

Som ett led i en välfungerande parkeringsstrategi bör betalningsformerna kontinuerligt utvecklas. Som tidigare konstaterats går utvecklingen mot att inte ha bevis för betalning i bilens framruta utan istället kontrollera betalning via parkeringsvakternas handdatorer. Detta öppnar för nya betalsystem för kunderna. Ett exempel som redan finns är telefonparkering som gör det möjligt att betala utan att leta upp en parkeringsautomat och dessutom att betala för den exakta tiden bilen står parkerad

Utökningen av området för grön biljett och för citytaxa kommer att sätta parkeringsautomaterna på prov. P.g.a. ökade myntmängder kommer vissa automater i utsatta lägen inte att ha möjlighet att acceptera mynt som betalningsmedel, dels för att automaterna fylls så fort att en orealistiskt hög tömningsfrekvens krävs, dels för att automaterna inte är anpassade för stora myntmängder i ett köp. Mynt som betalningsmedel kommer därför att försvinna ur vissa automater då telefonparkeringen blir kostnadsneutral. Beroende på hur detta tas emot av bilisterna kan en utglesning av automater som hanterar mynt komma att ske.

Årligen genomförs ca 68 000 mynttömningar av parkeringsautomater. Hanteringen är tung och sker med bil där tömningskärl finns monterade. Drygt 400 stopp sker i trafiken per dag. Detta medför inte bara negativa miljökonsekvenser utan stoppen sker många gånger på platser som redan är hårt belastade ur framkomlighetssynpunkt.

Kontoret föreslår att få i uppdrag att kontinuerligt anpassa betalsystemen efter förändrade förutsättningar med målet att upprätthålla en god service och kostnadseffektiva betalningar.

Mer flexibel taxesättning

För att uppnå de uppsatta målen anser kontoret att det vore önskvärt med en högre grad av flexibilitet i användning av de olika taxorna, grön biljett, citytaxa och malmtaxa. Parkeringsavgifterna ska vara väl anpassade till de aktuella trafik- och parkeringsförhållandena och i varje situation rätt avvägda för att stödja intentionerna i Framkomlighetsstrategin. Ökad flexibilitet skulle möjliggöra en snabbare anpassning till behov av ökad framkomlighet och/eller efterfrågan för parkeringsplatser i attraktiva lägen.

Kostnader och intäkter

Parkeringsintäkter är alltid svårprognostiserade. Människors livsvanor, bilvanor, konjunktur, betalningsmoral samt väder och vind påverkar parkeringsvanorna i mycket stor utsträckning. Dessutom är priselasticiteten svårbedömd.

Under 2011 uppgick intäkterna från parkeringsautomaterna till 260 miljoner kronor och under 2012 till 267 miljoner kronor.

Intäkterna från parkeringsavgifter som följd av ändrade taxeområden i enlighet med planen bedöms leda till ökade intäkter om 5 miljoner kronor under 2013. Med föreslagna parkeringsåtgärderna implementerade, förväntas intäktsökningen vara 10 miljoner kronor på årsbasis. De utökade kostnaderna (omskyltning av gator och parkeringsautomater samt flytt och omprogrammering av automater) beräknas till 5 miljoner kronor under 2013.

Tidplan

Åtgärderna A, B och C förväntas vara kompletta vid halvårsskiftet 2013 medan åtgärd D successivt kommer att genomförs under hela året 2013. Det föreslagna arbetet med att ta fram ett samlat underlag som beaktar parkeringsfrågan för staden som helhet kan påbörjas under våren 2013.

ÅTGÄRD	INFÖRANDETID
Åtgärd A Utökat område för grön biljett	Halvårsskiftet 2013
Åtgärd B Utökat område för citytaxa	Halvårsskiftet 2013
Åtgärd C citytaxa på vissa huvudgator	Halvårsskiftet 2013
Åtgärd D: Skärpta regler för boendeparkeringsdispens	2013
Ta fram ett samlat underlag för parkeringsfrågan som helhet	Ev. start våren 2013

Tidplanen är preliminär och gäller under förutsättning att nödvändiga beslut tas under våren 2013

Uppföljning

Kontoret föreslår att införande av nya regleringar följs upp för att säkerställa att de uppsatta målen uppnås samt för att möjliggöra justeringar om oförutsedda negativa konsekvenser inträffar. Parkeringsplanen kommer att kommuniceras brett och löpande under införandetiden samt i enlighet med Framkomlighetsstrategin.

En framkomlighetsstrategi för staden som växer

Vi är många som vill leva och arbeta i Stockholm, och ännu fler blir vi. Stockholm växer i mycket snabb takt och år 2030 kommer vi vara en halv miljon fler i länet. När fler och fler ska röra sig på samma yta ställs det nya krav på trafiken i Stockholm. Därför har vi tagit fram en strategi för att möta framtidens trafik och det ökande resandet: Framkomlighetsstrategin.

– på väg mot ett Stockholm i världsklass

